

sei. Hierauf ergriff Reg.-Comm. v. Ehrenstein das Wort und bemerkte zunächst, daß man sich außer dem finanziellen Gesichtspunkte der Frage nicht entschlagen könne, ob es der Regierung und der Kammer würdig sei, die Verlegenheit der Gesellschaft zu benutzen. Doch abgesehen, müsse man die finanzielle Frage, ob die Bahn für den Staat eine theuere sei, verneinen, wenn man sie mit den Kosten anderer Bahnen vergleiche. Aufschub sei eben gefährlich, da man nur jetzt noch bis zum Winter Zeit zum Fortbauen haben werde. Trete die Kammer dem Gutachten der Majorität bei, so sei das Geschäft, den früheren Verträgen gemäß, bereits geordnet, ein Geschäft, das an die Fabel mit den Sibirischen Büchern erinnere. Nochmals verteidigte dann Vizepräsident von Criegern die Minorität und widerlegte zugleich die Bedenken, daß die Bahn in fremde Hände kommen könne. Er beharre bei seiner Ansicht, daß die Bahn aus national-ökonomischen Rücksichten, doch so billig als möglich erworben werden müsse. Einen neuen Gesichtspunct stellte Staatsminister von Beust auf, indem er die Bedeutung der Bahn im Zusammenhang mit dem Auslande erörterte und dadurch der Meinung, daß sie eine bloße Binnenbahn sei, widersprach. Die Möglichkeit der Ausführung der Bahn von Dresden bis Chemnitz würde sich nur durch die Fortführung der Bahn von Chemnitz bis Zwickau ergeben. In Baiern habe man darauf gerechnet, daß die Chemnitz-Rieser Bahn vollendet werde, weil es dadurch möglich würde, die directe Verkehrsstraße durch Sachsen und Baiern zu legen, statt sie jetzt durch Thüringen nach Frankfurt zu führen. Die Minorität fand wieder einen Vertreter in Euliz, worauf Abg. Sächse, auf seinen im Botum ausgesprochenen Vorwürfen bestehend, einige Bemerkungen für seine Ansicht hinzufügte. Nachdem in demselben Sinne sich Stockmann geäußert, empfahl

Schaffes in längerer Rede die Majorität, indem er vorzugsweise auf die moralische Verbindlichkeit, eine bereits abgemachte Sache nicht wieder rückgängig zu machen, Gewicht legte; ebenfalls ausführlich verteidigte Abg. Meißner die Majorität, was auch Pusch und von Kostitz thaten; jener äußerte, ein weiteres Feilschen würde der Würde der Regierung nicht angemessen sein; dieser warnte vor den Minoritätsvorschlägen, welche gerade die Bahn vertheuern könnten und erklärte sich daher auch im Interesse der Steuerpflichtigen für die Majorität. In demselben Sinne nahm Regierungskommissar Dpelt diese und die Ansicht der Regierung in Schutz, wogegen Riedel Einiges im entgegengesetzten Sinne sprach. Der früher schon abgelehnte Antrag auf Schluß der Debatte wurde von Lehmann jetzt wiederholt und diesmal angenommen, zuvor aber faßte Staatsminister Beust noch einmal die vorgebrachten Gründe zusammen und erläuterte, daß der Unterschied der beiderseitigen Vorschläge genau genommen nur 5 Proc. sei, worauf Staatsminister von Beust nochmal auf die Wichtigkeit der Bamberg-Aschaffener Bahn für Sachsen hindeutete, und der Separatvotant den Abgeordneten aus Herz legte, daß es sich nicht um 300,000 Thlr. sondern um Millionen und um das Interesse der Steuerpflichtigen handle. Nach dem Schlusssatzwort des Referenten erfolgte endlich nach 4 Uhr die Abstimmung, bei welcher sich 29 Stimmen gegen 23 Stimmen für die Majorität der Deputation, also für die Regierungsvorschläge erklärten. Dadurch erledigten sich die übrigen Anträge und mit ihnen die ganze Angelegenheit. Schließlich bemerken wir noch, daß Dr. von Meyer wegen Krankheit von 1. October bis 9. Nov. Urlaub erhalten und daß die nächste Sitzung künftigen Dienstag stattfindet.

Verantwortlicher Redacteur: Prof. Dr. Schletter.

Leipziger Börse am 28. September.

Eisenbahnen.	Br.	Geld.	Eisenbahnen.	Br.	Geld.
Altona-Kieler . . .	90 ³ / ₄	—	Magdebg.-Leipziger	216	—
Berlin-Anhalt La. A.	96	95 ¹ / ₂	Sächs.-Schlesische .	—	93 ¹ / ₄
do. La. B.	—	—	Sächs.-Baiersche . .	86 ¹ / ₂	86 ¹ / ₄
Berlin-Stettin . . .	—	—	Thüringen	—	—
Chemnitz-Riesa . .	—	22 ¹ / ₂	Wien-Gloggnitz . . .	—	—
do. 10 ¹ / ₂ -Sch. . . .	—	—	Wien-Pesther	—	—
Cöln-Minden	—	97 ¹ / ₄	Anh.-Dessauer Landesbank La. A. . .	151 ¹ / ₂	—
Fr.-Wilh.-Nordbahn	39	—	do. La. B.	—	118 ³ / ₄
Leipzig-Dresdner .	136	135 ¹ / ₂	Preuss. Bank.-Anth.	—	97 ¹ / ₄
Lüb.-Zittauer La. A.	24 ³ / ₄	—	Oesterr. Bank-Noten	—	86
do. La. B.	—	—			

Leipzig, den 28. September. Spiritus loco 23.

Berliner Börse am 27. September.

Eisenbahnen.	Br.	Geld.	Eisenbahnen.	Br.	Geld.
Amsterd.-Rotterdam	4	—	N. Schl.Pr.III. Ser. 5	102 ¹ / ₂	—
Berg-Märkische . . .	—	39 ¹ / ₂	Nordb.Fried.Wilb.4	—	39 ¹ / ₂
do. Priorit.	5	99 ¹ / ₂	Nordbahn (K. F.) 4	—	—
Berl.-Anh. A. u. B. . .	—	95	Oberschles. A. 3 ¹ / ₂	—	107 ¹ / ₂
do. Prior.-Actien 4	—	94 ³ / ₄	do. Prioritäts. . . .	—	—
Berlin-Hamburg . . .	—	90 ¹ / ₄	Oberschles. B. 3 ¹ / ₂	—	104 ¹ / ₄
do. Prior.	4 ¹ / ₂	100 ³ / ₄	Potsdam-Magdeb. . .	—	65 ¹ / ₄
do. do. II. Ser. 4 ¹ / ₂	—	98 ¹ / ₄	do. Oblig. A. u. B. 4	—	92 ¹ / ₂
Berlin-Stettin	—	103 ¹ / ₄	do. Prior.-Oblig. 5	—	101 ¹ / ₂
do. Priorität.	—	104 ³ / ₄	Rheinische	—	48
Breslau-Freib.	4	74 ³ / ₄	do. Priorität.	—	79 ¹ / ₂
do. Prior.	4	—	do. Preference . . .	—	—
Chemnitz-Riesa . . .	5	—	do. v. Staatgar. 3 ¹ / ₂	—	—
Cöln.-Minden	3 ¹ / ₂	—	Sächs.-Baiersche 4	—	—
do. Prior.	4 ¹ / ₂	101 ¹ / ₄	Stargard-Posen 3 ¹ / ₂	81 ¹ / ₂	81 ³ / ₄
Cracau-Oberschl. . .	4	70	Thüringische	—	64
do. Prior.	4	85 ¹ / ₂	do. Priorit.	—	99
Düsseld.-Elberf. . .	—	91	Wilb.-Bahn	—	85
do. Priorität.	4	91	do. Priorit.	—	100 ¹ / ₄
Kiel-Altona	4	90 ¹ / ₂	Zarskoie-Selo	—	80 ¹ / ₂
Magdb.-Halberst. 4	—	132			
Magdb.-Wittonb. 4	—	56			
Mail.-Venedig	4	—			
Niedersch.-Mk. 3 ¹ / ₂	—	82			
do. Priorität	4	—			
do. do.	5	103 ¹ / ₄			

Das Geschäft war im Ganzen wenig animirt, nur in Bergisch-Märkischen und Rheinischen Actien lebhafter Verkehr.

Berlin, 27. Septbr. Getreide: Weizen poln. 55—60. Roggen loco 34—36, pr. Sept.-Oct. 33¹/₄—33, Oct.-Nov. 33¹/₄—33, pr. Frühjahr 38¹/₄—38. Hafer loco 19—21. Gerste loco große 27—29. Rüböl loco 12¹/₂—1¹/₂, pr. Sept.-Oct. 12¹/₂—1¹/₄, Oct.-Nov. 12¹/₂ bis 1¹/₂, Nov.-Dec. 12¹/₄—12. Spiritus loco 15¹/₂, pr. Septbr.-Octbr. 15¹/₄—1¹/₂, pr. Frühjahr 17.

Geringes Geschäft und matte Preise.

London den 25. September.

3¹/₂ Consols baar und auf Rechnung 96³/₄.

Paris den 26. September.

5¹/₂ Rente baar 92. 75.

3¹/₂ 57. 60

Nordbahn 461. 25. Bankactien 2300. —

Tageskalender.

Dampfwagen-Abfahrten zu Leipzig:

- 1) nach Altenburg und Hof (Nürnberg und München.)
Personenzüge: Morgens 5, Mittags 12 und Nachm. 5 U.;
letzterer Zug mit Uebernachtung in Plauen. — Güterzug
Morgens 6¹/₂ Uhr.
Anschlüsse in Plauen nach Hof Vorm. 11¹/₂, Abends 7 u. Morgens 8 U.
in Hof nach Nürnberg Morgens 5¹/₂ u. Nachm. 2¹/₂ U.
in Nürnberg nach München Nachm. 1¹/₂ U. (Anf. Abds. 7 U.)
- 2) nach Berlin über Cöthen (Breslau, Frankfurt a./D. und Stettin).
Personenzüge: Morg. 6¹/₂ u. Nachm. 3 Uhr.
- 3) nach Berlin über Köberau (Breslau, Frankfurt a./D. und Stettin).
Personenzug: Morgens 7 U., combin. Personenzug und Güterzug: Nachmittags 1 Uhr.
Anschlüsse in Berlin nach Breslau Morgens 7, Abends 6, Abends 6¹/₂ und Nachts 11¹/₂ Uhr.
Frankfurt a. d. D. Abends 6 Uhr.
Stettin Morgens 6¹/₂, Nachm. 12¹/₂ und Abends 5 Uhr.
- 4) nach Dresden und Görlitz (Zittau, Prag und Wien.)
Personenzüge: Morgens 6, Nachm. 12¹/₂ und Abends 5 U. —
Güterzüge: Vormittags 10 und Abends 7 Uhr, letzterer mit Uebernachtung in Dschag.
Anschlüsse in Riesa nach Döbeln und Limmritz Morgens 6, Nachm. 2¹/₂, und Abends 7 Uhr.
Dresden nach Görlitz und Zittau Morgens 6, Vorm. 10, Nachm. 2 und Abends 5 Uhr.